

اصفهان کارت گام بلند در

خدمت‌رسانی‌هوشمند

گروه اصفهان: سرپرست اصفهان کارت شهرداری اصفهان گفت: در راستای ارتقای کیفیت خدمات و فراهم‌سازی فضایی متناسب با شأن شهروندان و همکاران سازمانی، دفتر مرکزی اصفهان کارت به محل جدید منتقل شد.
محمد فتحي اظهار کرد: در راستای ارتقای کیفیت خدمات و فراهم‌سازی فضایی متناسب با شأن شهروندان و همکاران سازمانی، دفتر مرکزی اصفهان کارت به محل جدید به نشانی جدید واقع در میدان امام حسین (ع) ساختمان جهان نما، خیابان باب‌الرحمه، ورودی شماره ۲، آسانسور شماره ۶ طبقه پنجم منتقل شد.
او افزود: این اقدام که در هماهنگی با معاونت مالی و اقتصادی شهرداری اصفهان و با هدف بهبود شرایط کاری و افزایش بهره‌وری انجام گرفته، پاسخی به حجم بالای مراجعات، گستره فعالیت‌ها و رشد روزافزون نقش این مجموعه در زیست‌هوشمندشهری اصفهان است.
سرپرست اصفهان کارت شهرداری اصفهان تأکید کرد: اصفهان کارت که هم‌اکنون به‌عنوان بازوی تخصصی شهرداری در ارائه خدمات شهروندی، حمل‌ونقلی و رفاهی شناخته می‌شود، با بهره‌گیری از زیرساخت‌های به‌روز توانسته است نقش کلیدی در توسعه نظام‌های خدماتی مبتنی بر فناوری ایفا کند.
فتحي گفت: این خدمات، شامل ارائه اعتبار رفاهی، تسهیل در خرید کالا و خدمات، و پشتیبانی از نظام‌های تشویقی درون‌سازمانی می‌شود و نقش مهمی در افزایش رضایت کارکنان و ارتقای عدالت سازمانی در دستگاه‌های مختلف داشته است.
او افزود: با نگاهی جامع‌تر، اصفهان کارت امروز به‌عنوان پلی هوشمند میان خدمات حمل‌ونقل عمومی، خدمات شهروندی (طرح منرتل شهروندی)، مراکز تفریحی و خدمات رفاهی مطرح است.
سرپرست اصفهان کارت شهرداری اصفهان تأکید کرد: این تنوع خدمت‌رسانی، از کارت‌های اعتباری چندمنظوره تا تعامل با سامانه‌های حمل‌ونقل شهری، اصفهان کارت را به الگویی پیشرو در توسعه خدمات شهری هوشمند تبدیل کرده است.
فتحي گفت: با وجود دستاوردهای قابل توجه، تسهیل‌های اصفهان کارت به مراتب فراتر از وضعیت موجود است و ساختار منعطف، فناوری‌محور و پشتیبانی‌شده توسط زیرساخت‌های بانکی پیشرفته، این امکان را فراهم می‌سازد که با همراهی مؤثر مدیران و از کان مختلف شهرداری، دامنه خدمات گسترش یافته و تجربه زندگی شهری برای شهروندان به شکلی ملموس متحول شود.
او اضافه کرد: بازگاندگی خدمات، حجم بالای مراجعات حضوری و جایگاه راهبردی این دفتر در نقشه تحول دیجیتال شهرداری از جمله دلایلی بود که ضرورت جابه‌جایی دفتر را ایجاد کرد.
سرپرست اصفهان کارت شهرداری اصفهان تصریح کرد: مکان جدید با هدف ارائه خدمات با کیفیت‌تر، ایجاد فضای کاری استاندارد برای همکاران، و تسهیل دسترسی شهروندان طراحی و تجهیز شده است.

فعالیت ۲۰ شرکت حمل‌ونقل بار درون شهری در اصفهان

گروه اصفهان: مدیرعامل سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار شهرداری اصفهان از فعالیت ۲۰ شرکت حمل‌ونقل بار درون شهری به‌منظور ارائه خدمات به مالکان و رانندگان خودروهای باری درون‌شهری خبر داد.
سید علی عبداللهی اظهار کرد: ۲۰ شرکت زیرمجموعه سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار شهرداری اصفهان در مناطق پانزده‌گانه شهرداری مشغول به فعالیت هستند. این شرکت‌ها به مالکان ناوگان بار و رانندگان در حوزه دریافت، کنترل و بارگذاری مدارک، خدمات‌رسانی می‌کنند.
او با اشاره به اینکه ناوگان باری سبک، سنگین و نیمه سنگین به‌منظور تردد در شهر و جلوگیری از اعمال قانون، می‌توانند با مراجعه به شرکت‌های زیرمجموعه سازمان نسبت به دریافت مجوزهای لازم اقدام کنند.
افزود: یکی از مجوزهای لازم برای رانندگان ناوگان باری دریافت پروانه اشتغال است که برای اشتغال در زمینه حمل بار توسط شخص حقیقی واجد شرایط تحت پوشش یکی از شرکت‌ها و مؤسسات مجاز حمل‌ونقل بار درون‌شهری شهرداری اصفهان صادر می‌شود.
مدیرعامل سازمان مدیریت حمل‌ونقل بار شهرداری اصفهان با بیان اینکه برای تردد در شهر اصفهان و ورود به محدوده طرح زوج و فرد داشتن پروانه فعالیت خودرو و اشتغال راننده الزامی است، گفت: مالکان و رانندگان ناوگان بار سطح شهر می‌توانند استعلام سند بارنامه، پروانه اشتغال و مجوز تردد ناوگان بار درون‌شهری را بدون نیاز به مراجعه حضوری از طریق اپ «صفهان من» که در پلتفرم‌های بازار و مایکت قابل دانلود است را دریافت کنند.

دستورالعمل تدوین برنامه عملیاتی شهرداری اصفهان ابلاغ شد

گروه اصفهان: مدیرکل برنامه‌ریزی و بودجه شهرداری اصفهان از ابلاغ دستورالعمل برنامه عملیاتی ۱۴۰۶، ۱۴۰۵، شهرداری این کلان‌شهر خبر داد و گفت: بر اساس ابلاغ انجام شده، برنامه عملیاتی همه حوزه‌ها در راستای برنامه راهبردی اصفهان ۱۴۱۰ و در راستای تحقق شاخص‌های برنامه تدوین خواهد شد.
سید مصطفی اعصانی اظهار کرد: در راستای تحقق برنامه راهبردی اصفهان ۱۴۱۰ و به‌منظور هم‌راستایی اقدامات و فعالیت‌های شهرداری اصفهان با اهداف کلان و راهبردهای برنامه، دستورالعمل تدوین برنامه عملیاتی دو ساله ۱۴۰۶-۱۴۰۵، شهرداری اصفهان شامل ستاد مرکزی و معاونت‌ها، مناطق پانزده‌گانه و ناوگان، سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته توسط شهرداری اصفهان ابلاغ شد.
او با اشاره به اینکه برنامه عملیاتی دو سالانه به‌عنوان یک برنامه میان‌مدت بین برنامه راهبردی اصفهان ۱۴۱۰ و برنامه سالانه (بودجه) در نظر دارد، افزود: بر اساس ابلاغ انجام شده، برنامه عملیاتی همه حوزه‌ها در راستای برنامه راهبردی اصفهان ۱۴۱۰ و در راستای تحقق شاخص‌های برنامه تدوین خواهد شد.
در این برنامه فهرست طرح‌ها، پروژه‌ها و اقدامات هر حوزه بر اساس دستورالعمل ابلاغی تعریف و به‌منظور پیگیری و تصویب در شورای عالی برنامه‌ریزی، توسط تمام حوزه‌ها پیشنهاد می‌شود.

نقش آفرینی خیرین در نوسازی مدارس پررنگ‌تر شد

ناحیه ۵ اصفهان در مسیر توسعه آموزشی



عکس: اصفهان امروز

با اشاره به چالش‌های این ناحیه این‌جا گفت: ناحیه پنج با ۹۳ هزار دانش‌آموز یکی از پرجمعیت‌ترین مناطق آموزش‌وپرورش در استان و حتی کشور است.
باتوجه‌به فروشنست زمین در برخی نقاط این ناحیه، تعدادی از مدارس دچار آسیب جدی شده‌اند و مجبور به تعطیلی یا تبدیل آن‌ها به مدارس دو نوبته شده‌ایم که این مسئله تأثیر منفی بر کیفیت آموزشی گذاشته است.
او افزود در چهار ماه گذشته، چهارمین کنگک ساخت مدرسه در این ناحیه به زمین زده شد.

در قالب نهضت ملی توسعه و تجهیز مدارس که از سوی

مدرس‌ساز، برنامه‌ریزی شده تا حدود پنج هزار کلاس در ۴۱ ناحیه استان بهسازی شوند.
او ادامه داد: در قالب این طرح، تعمیر میز و نیمکت، خرید رنگ، کاشی و سرامیک، بازسازی فضاها و زیباسازی محیط مدرسه انجام می‌شود.

بیشتر فعالیت‌ها توسط خود دانش‌آموزان، اولیومریمان انجام می‌شود و انتظار داریم دانش‌آموزان در آغاز مهرماه، در فضایی مناسب و بهداشتی به کلاس‌های درس بازگردند.

کامیود فضای آموزشی و بحران فروتنشست
در ناحیه پنج

بیژن عالی‌محمدی، مدیر آموزش‌وپرورش ناحیه پنج اصفهان



آدرس‌های اصفهان به شهرهای ایران

شهرها را به پاها بازگردانید



پایده‌راه‌سازی تنها یک تغییر کالبدی نیست؛ بلکه انقلاب آرامی در فلسفه شهروندی برای ارتقای کمی و کیفی محیط‌ا شهری، افزایش ارتباطات و تعاملات اجتماعی و احترام به هویت عابر پیاده به‌عنوان جزئی مهم از سیستم حمل‌ونقل شهری است و البته آن‌گونه که مطالعات شهری تأکید می‌کند، هدف اصلی تبدیل فضاهای سکونتی به مکان‌های امن و لذت‌بخش است.

محور هشت‌بهشت‌گزینه بعدی
پایده‌راه‌سازی در اصفهان

سعید ساکت، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار اصفهان می‌گوید: پایده‌راه‌سازی با بهتر است بگوییم «فشان‌محوری» در مباحث ترافیکی و حمل‌ونقلی در بسیاری از نقاط جهان و ایران و به‌ویژه در مسیرهای پرتردد، نقش مهمی را ایفا می‌کنند؛ در این شناسایی آماریرداری‌های دقیق، برداشت‌های میدانی و شیوه‌سازی‌ها این مباحث چکش‌کاری و گزینه‌های مختلف بررسی می‌شود. چرا که باید حتی‌المقدور تمام ذی‌نفعان مختلف را مورد ملاحظه قرارداد و اگر جایی محدودیتی اعمال می‌شود، شیوه حمل‌ونقل جایگزین برای آن فراهم شود؛ دسترسی‌ها همچنان برقرار بماند، مسائل پدافندی و بحرانی دیده شود و بسیاری جزئیات دیگر موردتوجه باشد و در نهایت شیوه انجام کار، فازبندی اجرای پروژه و دریافت مصوبات لازم است.

او با بیان اینکه قرار است در مناطق مختلف و نه فقط هسته مرکزی شهر، معابر، یک ظرفیت پیاده‌راه‌شدن دارند، شناسایی شود و طبق فرایندی، پایده‌راه‌سازی آن‌ها موردبررسی و اقدام قرار گیرد، تصریح می‌کند: محور هشت‌بهشت یکى از چندین گزینه تحت بررسی معاونت است که در گام‌های اولیه بررسی قرار دارد.

توسعه پیاده‌راه‌ها، راهی به‌سوی تعاملات اجتماعی و زندگی شهری بهتر

شرکت‌های دانش‌بنیان، موتور

محرك نوآوری و توسعه پایدار

شهری

شرکت‌های دانش‌بنیان به‌عنوان بازیگران کلیدی اقتصاد دانش‌محور، بانکبیر نوآوری و فناوری‌های پیشرفته، ظرفیت بی‌بدیلی برای خلق راهکارهای هوشمندانه و پایدار برای شهرها دارند و می‌توانند به شریکی استراتژیک برای شهرداری‌ها تبدیل شوند.

سعید ابراهیمی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه سرمایه‌انسانی شهردار اصفهان در یادداشتی نوشت: «در عصر حاضر، شهرها کانون اصلی مسالل پیچیده‌ای همچون ترافیک، آلودگی، مصرف انرژی و مدیریت منابع هستند. رهیافت سنتی در مدیریت شهری دیگر پاسخگوی این مسائل نبوده و نیازمند تحولی بنیادین است. شرکت‌های دانش‌بنیان به‌عنوان بازیگران کلیدی اقتصاد دانش‌محور، بانکبیر نوآوری و فناوری‌های پیشرفته، ظرفیت بی‌بدیلی برای خلق راهکارهای هوشمندانه و پایدار برای شهرها دارند و می‌توانند به شریکی استراتژیک برای شهرداری‌ها تبدیل شوند. شرکت‌های دانش‌بنیان، نهادهای اقتصادی هستند که هسته اصلی فعالیتشان مبتنی بر تحقیق، توسعه و تجاری‌سازی دستاوردهای علمی و فناوریانه است؛ این شرکت‌ها عموماً متشکل از نیروهای متخصص دانشگاهی و فنی هستند که محصولات یا خدمات نوآورانه‌ای باارزش افزوده بالا و قابلیت رقابت در بازارهای فناوریانه ارائه می‌دهند. خروجی آن‌ها عمدتاً نامحسوس (نرم‌افزار، دانش فنی، فرآیندهای نوین) یا محصولات پیچیده فناوریانه است. این شرکت‌ها موتور محرک نوآوری در شهر هستند. آن‌ها با چابکی و تمرکز بر حل مسائل از طریق فناوری‌های نو ظهور (مانند اینترنت اشیا، هوش مصنوعی، کلان‌داده، نرم‌افزارهای تخصصی)، قادر به ارائه راهکارهایی هستند که رویکردهای متعارف قادر به ایجاد یا پیاده‌سازی آن‌ها نیستند. این نوآوری مستقیماً به ارتقای کیفیت خدمات شهری و زندگی شهروندان منجر می‌شود. رشد و رونق شرکت‌های دانش‌بنیان در یک شهر، مستقیماً به توسعه پایدار اقتصادی منجر می‌شود. این شرکت‌ها با ایجاد مشاغل باارزش افزوده بالا و جذب نیروی انسانی متخصص، پایه‌های اقتصاد دانش‌بنیان شهر را تقویت می‌کنند. آن‌ها موجب افزایش درآمد‌های مالیاتی، جذب سرمایه‌گذاری‌های فناوریانه و ارتقای جایگاه رقابتی شهر در سطح ملی و بین‌المللی می‌گردند. بسیاری از راهکارهای دانش‌بنیان، قلب تحول به‌سوی شهر هوشمند و پایدار هستند و شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانند سیستم‌های مدیریت هوشمند انرژی و آب، پسماند، روشنایی معابر، حمل‌ونقل عمومی، ترافیک و پارکینگ را توسعه داده و پیاده‌سازی کنند؛ این راهکارها منجر به کاهش هزینه‌های عملیاتی شهرداری، بهینه‌سازی مصرف منابع، کاهش آلودگی‌های محیط زیستی و افزایش بهره‌وری خدمات شهری می‌شوند. در حوزه مدیریت هوشمند شهری، شرکت‌های دانش‌بنیان سکوهای یکپارچه مدیریت شهری، سیستم‌های پایش برخط کیفیت هوا، صوت و آب، سامانه‌های جامع اطلاعات مکانی پیشرفته و نرم‌افزارهای هوشمند مدیریت دارایی‌ها و املاک شهری را ارائه می‌دهند که تصمیم‌گیری مبتنی بر داده را برای مدیران شهری فراهم می‌کند. در بخش حمل‌ونقل و ترافیک، نوآوری‌هایی همچون الگیکشن‌های هوشمند حمل‌ونقل عمومی، سامانه‌های مدیریت هوشمند چراغ‌های راهنمایی مبتنی بر ترافیک لحظه‌ای، سکوهای اشتراک‌گذاری خودرو و دوچرخه، سیستم‌های پارکینگ هوشمند، تحلیل گره‌های پیش‌بینی‌کننده ترافیک، همگی زاینده فکر و فناوری شرکت‌های دانش‌بنیان هستند. ارائه خدمات الکترونیک به شهروندان و ایجاد سکوهای تعاملی شهروند – شهرداری نیز از عرصه‌های فعال شرکت‌های دانش‌بنیان است.

سامانه‌های ثبت شکایات و پیشنهادات برخط، رصد پروژه‌های شهری، پرداخت‌های الکترونیک عوارض و خدمات و ابزارهای تسهیل‌گر مشارکت شهروندی در تصمیم‌گیری‌های محلی، نمونه‌های بارز این حوزه هستند. شهرداری‌ها می‌توانند دو نقش حیاتی درابطه با شرکت‌های دانش‌بنیان ایفا کنند: اول به‌عنوان متقاضی اصلی و مشتری (راهکارها، با تعریف دقیق نیازها و چالش‌های شهری و انتشار مناقصات و فراخوان‌های عمومی هدفمند برای جذب نوآوری‌های بومی. دوم به‌عنوان تسهیل‌گر و حامی ریسک‌پذیر، با ایجاد فضایی مناسب برای رشد و شکوفایی این شرکت‌ها. شهرداری‌ها می‌توانند با اختصاص فضاهای مناسب (مانند ساختمان‌های نوساز یا احیا شده) و ایجاد مراکز رشد (انکوباتورها) و شتاب‌دهنده‌های تخصصی با تمرکز بر فناوری‌های شهری، بستر فیزیکی لازم برای استقرار و رشد استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان نوپا را فراهم آورند. ایجاد پارک‌های فناوری با محوریت حل چالش‌های شهری نیز گام بلندی است. تسهیل دسترسی به منابع مالی از طریق ایجاد صندوق‌های خطرپذیر مختص فناوری‌های شهری، ارائه ضمانت‌نامه‌ها برای تسهیل دریافت تسهیلات بانکی و اعطای ابرانه‌ها یا معافیت‌های هدفمند (مانند تخفیف عوارض ساخت یا اجاره‌های ارزان‌تر فضای اداری / صنعتی) می‌تواند ریسک فعالیت این شرکت‌ها را کاهش دهد. اصلاح فرآیندهای خرید عمومی (مناقصات) برای امکان‌پذیر کردن مشارکت شرکت‌های کوچک و متوسط دانش‌بنیان (مثلاً تقسیم پروژه‌های بزرگ به بخش‌های کوچک‌تر، لحاظ‌کردن معیار نوآوری به‌جای صرفاً کمترین قیمت) حیاتی است. شهرداری می‌تواند با ایجاد سکوهای شبکه‌سازی، ارتباط بین شرکت‌های دانش‌بنیان، سرمایه‌گذاران، دانشگاه‌ها، مراکز تحقیق و توسعه و بخش‌های مختلف سازمان را تسهیل کند. برگزاری هاکاتون‌ها، چالش‌های نوآوری و نمایشگاه‌های تخصصی با محوریت چالش‌های شهری، ابزاری قدرتمند برای شناسایی استعدادها و راهکارهای نوین است. بررسی و اصلاح مقررات دست‌وپاگیر (مانند فرآیندهای طولانی صدور مجوزها) که مانع رشد و نوآوری شرکت‌های دانش‌بنیان می‌شود ضروری است. همکاری در تدوین استانداردهای فنی و داده‌ای برای فناوری‌های شهری (مثلاً برای سنسورها، پلتفرم‌های داده) نیز به ایجاد بازار منسجم و قابلیت همکاری سیستم‌ها کمک می‌کند. دسترسی محدود به منابع مالی به‌خصوص در مراحل اولیه، ریسک‌پذیری پایین سرمایه‌گذاران سنتی و طولانی‌بودن فرایند بازگشت سرمایه در برخی پروژه‌های شهری، از موانع اصلی رشد این شرکت‌هاست. ضعف در مدل‌های کسب‌وکار پایدار برای برخی (راهکارهای نوآورانه نیز چالش‌زا است.

عامر نیک‌پور، دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری با بیان اینکه بافت مرکزی شهرها به این دلیل که مرکز اصلی رفت‌وآمد محسوب می‌شود، همچنین قسمت قدیمی شهر است، به دلیل ازدحام وسایل نقلیه موجب کاهش کارایی و آزرین رفتن ارزش بافت قدیم شده است، می‌گوید:

در سال‌های اخیر پیاده‌ماری و افزایش قابلیت پیاده‌ها باتوجه‌به مفهوم شهر پایدار، شهر فشرده و رشد هوشمند از طرف بسیاری از برنامه‌ریزان شهری به‌عنوان یک فرم پایدار از شهر مورد پذیرش قرار گرفته است. از این‌رو برنامه‌ریزی برای پیاده‌ماری از اولویت‌های مهم برنامه‌ریزی شهری نوین به شمار می‌رود.

او می‌افزاید: اجرای طرح پیاده‌محوری در مرکز شهرها موجب کاهش تردد وسایل نقلیه در این قسمت‌ها می‌شود که این خود موجب حفظ بناهای قدیمی در این قسمت است و هزینه‌های تعمیر و نگهداری را کاهش می‌دهد.

به همین دلیل با اجرای طرح پیاده‌محوری به حفظ ارزش بافت و بهبود حمل‌ونقل در آن مکان می‌توان کمک شایانی کرد. دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری با بیان اینکه پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که در آن فضای خیابان از خودروها و دیگر وسایل نقلیه پس گرفته شده و اقدامات مناسبی همچون سنگ‌فرش خیابان، اضافه‌کردن میلمان و جزئیات دیگر انجام می‌شود، می‌افزاید: پیاده‌راه‌ها به‌طور کامل متمایز از پیاده‌روها هستند. این معابر می‌توانند به‌صورت کوچه، بازار، بازارچه، میدان، پارک یا فضای یک مجتمع باشند. درحالی‌که پیاده‌روها تنها در مجاورت خیابان‌ها قرار دارند. نیک‌پور تأکید می‌کند: تفاوت پیاده‌رو یا پیاده‌راه این است که پیاده‌رو در امتداد و به‌موازات سورمرو واقع است، اما پیاده‌راه امتداد مستقل و جاگانه‌ای دارد. از این‌رو معبر پیاده‌روها هستند. این معابر می‌توانند اجتماعی، نقش مهم در حیات مدنی جامعه دارند که عبورومرور خودرو از آن حذف شده است و مسیرهای رفت‌وآمد وسایل نقلیه غیروتروری در آن به‌استثنای خودروهای خاص (آتش‌نشانی، اورژانس و پلیس) در مواقع اضطراری اولویت دارد.

او ادامه می‌دهد: انجام مطالعات جامع برای شناسایی نیازها و خواسته‌های شهروندان و ذی‌نفعان در طراحی پیاده‌راه‌ها می‌تواند به ایجاد فضایی متناسب با نیازهای واقعی مردم کمک کند. همچنین برخی پروژه‌های شهری، از موانع اصلی رشد این شرکت‌هاست. ضعف در مدل‌های کسب‌وکار پایدار برای برخی (راهکارهای نوآورانه نیز چالش‌زا است.